

22 novembre 2017

# CAHIER D'ACTEURS

## FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT

### Pour les Assises nationales de la mobilité

#### Préambule : Intégrer les enjeux de santé et d'environnement

Le secteur des transports est responsable en moyenne en France de :

- 60% des émissions de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>)
- 19% des particules PM<sub>2,5</sub>
- 19% des composés organiques volatils (inventaire Secten 2015).

La France est en contentieux avec l'Europe pour non-respect des valeurs limites pour ces deux premiers polluants. 48 000 décès prématurés annuels sont dus aux seules particules PM<sub>2,5</sub>, auxquels s'ajoutent les effets sur la santé du dioxyde d'azote, de l'ozone et de la combinaison de ces différents polluants entre eux (Santé Publique France). 9% de la mortalité totale en France est liée à la mauvaise qualité de l'air, soit 14 fois plus que les accidents de la route.

Cette situation nationale, de plus en plus préoccupante, est entretenue entre autres par le parc automobile le plus « dieselisé » du monde, un usage massif de la voiture solo sur des très courtes distances (avec des moteurs froids émettant plus de polluants), un écart croissant entre les émissions des voitures en phase de test et les émissions en circulation réelle... A cela s'ajoute un transport de marchandises quasi-exclusivement routier, du fait d'efforts nettement insuffisants ces dernières années pour assurer un report modal vers le ferroviaire ou le fluvial.

Au travers du Plan climat, la France s'est fixée comme objectifs de retrouver au plus vite une trajectoire d'émissions de gaz à effet de serre (GES) compatible avec l'Accord de Paris de 2015 ( 2°C) et d'atteindre la neutralité carbone dès 2050. Les grands enjeux de santé et d'environnement doivent pousser les décideurs à orienter la mobilité des personnes et les transports de marchandises vers les solutions les plus respectueuses des grands équilibres environnementaux. La raréfaction des crédits publics, la sensibilisation accrue des citoyens aux enjeux climatiques et sanitaires et aux bienfaits et avantages des modes actifs, le développement des nouvelles technologies, le prix relativement bas des énergies sont autant d'opportunités pour opérer une **véritable révolution des mobilités**.

Au sein des Assises de la Mobilité, les membres du réseau Transports et Mobilités Durables de France Nature Environnement ont participé avec assiduité aux travaux des groupes « Mobilités plus propres », « Mobilités actives » et « Mobilités plus soutenables » et sont restés attentifs aux idées avancées dans les trois autres groupes. Les propositions émises ou soutenues au sein des groupes par FNE ne sont pas toutes reprises in extenso dans ce document. Elles ont parfois fait l'objet de contributions spécifiques. Le parti retenu pour ce cahier d'acteurs est de se concentrer sur les propositions qui nécessitent des décisions politiques, des ajustements d'ordre législatifs ou réglementaires, et qui méritent d'être mises en œuvre en priorité pour un impact significatif et mesurable à court/moyen terme. Le cahier d'acteurs s'adresse également aux décideurs publics territoriaux.

## **Mobilités plus propres : réduire notre empreinte environnementale**

### **Contexte et enjeux :**

Quatre axes sont prioritaires : encourager les modes actifs, accélérer la transition vers des véhicules propres, faciliter la multi-modalité et notamment les transports en commun et les nouvelles mobilités collaboratives et partagées. Ce qui implique de revoir les dispositifs d'aides et de fiscalité existants pour les orienter vers les modes les plus vertueux.

1/ Au sein de l'Union Européenne, la France occupe la 20ème place sur 28 pour l'usage quotidien du vélo par ses habitants. L'absence d'une stratégie politique cyclable nationale explique ce classement de mauvais élève et nous prive d'une solution efficace pour résoudre la congestion de nos centres urbains et pour offrir une alternative crédible, économique et non polluante en périurbain. Pour respecter la stratégie nationale de mobilité propre qui prévoit à l'horizon 2030 de conforter la place de la marche à au moins 25 % des déplacements et fixe au vélo un objectif de part modale de 12,5 %, il est indispensable que l'État Français s'engage de manière forte avec une politique incitative et des financements dédiés.

2/ La France doit s'engager vers des mobilités reposant de plus en plus sur des sources d'énergie renouvelables et authentiquement propres. L'annonce par les pouvoirs publics de la fin de la mise en vente sur le marché de véhicules thermiques neufs roulant au gazole et à l'essence à l'horizon 2040 aura des impacts favorables à condition de favoriser un parc de véhicules correspondant à un mix énergétique pertinent en Analyse de Cycle de Vie (ACV) intégral et non de concentrer les aides sur le seul véhicule électrique ou sur le véhicule autonome. Grâce à un «excellent rendement énergétique», le véhicule électrique consomme moins d'énergie qu'un véhicule thermique pour se déplacer mais «sur l'ensemble de son cycle de vie, sa consommation énergétique est globalement proche de celle d'un véhicule diesel» (source Ademe). Une voiture électrique nécessite en effet deux fois plus d'énergie pour sa fabrication que son équivalent thermique en raison notamment de l'énergie nécessaire à l'assemblage des batteries, sans compter les métaux rares, lithium, cobalt et autres composants nécessaires à leur fabrication. De plus, ses performances actuelles en termes d'autonomie et de temps de charge des batteries, et la couverture limitée du territoire en bornes d'alimentation, limite surtout son usage à la zone dense, à des trajets relativement courts donc en conflit direct avec le domaine de pertinence de la marche, du vélo -dont les distances sont augmentées grâce au vélo à assistance électrique (VAE)- et du transport public.

3/ Parce que le véhicule individuel ne peut être la seule réponse apportée pour satisfaire la demande de mobilité propre, il est important de favoriser le transfert modal vers d'autres modes collectifs dont le train, le bus urbain et interurbain, et vers les nouvelles formes de mobilité partagées. Pour des facilités de lecture du cahier et parce que le rôle des nouvelles technologies y est souvent prépondérant, les enjeux et propositions pour ces dernières sont développés dans le paragraphe dédié aux mobilités plus connectées. Le transfert vers les autres modes est plutôt traité dans le chapitre « mobilités plus solidaires ».

4/ Les questions relatives au financement d'une mobilité plus propre sont prépondérantes pour réussir la transition : les systèmes actuels de taxation, fiscalité (ou plutôt exonérations, défiscalisation, compensation...) qui subsistent et soutiennent encore des modes ou des usages carbonés sont obsolètes, peu lisibles et doivent faire l'objet d'un chantier de remise à plat. Ils sont rapidement abordés dans ce chapitre mais doivent surtout être mis en perspective avec ceux du chapitre dédié au financement et à la gouvernance : pour une mobilité plus soutenable.

### **Propositions pour l'Etat**

#### Pour une stratégie nationale en faveur des modes actifs

Il revient au gouvernement de définir une stratégie nationale volontariste reposant sur les piliers suivants :

- Education : donner la priorité à l'apprentissage du vélo dès le plus jeune âge en milieu scolaire et parascolaire, faciliter l'apprentissage et la remise en selle pour les adultes pour lutter contre les inégalités de mobilité qui sont souvent corrélées à des inégalités sociales et de santé.

- Infrastructures : achever le schéma national véloroutes.
- Urbanisme : imposer un volet dédié à la prise en compte des mobilités actives (schémas d'itinéraires et continuités, rabattement, stationnement) dans tous les outils de planification, du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) aux permis de construire et lotir ; exemplarité du rôle de l'Etat à renforcer dans tous les programmes qu'il labélise ou subventionne (rénovation de l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU), écoquartiers, écocités...).
- Financement d'infrastructures (sécurisation d'axes, résorption de coupures, rétablissement de continuités..) et de stationnements cyclables sécurisés, grâce à un fonds dédié ou des appels à projet spécifiques (montant évalué à 200 millions d'euros) ; affectation aux modes actifs d'une partie de l'enveloppe du nouveau Programme d'investissement pour l'Avenir (PIA3) prévue pour « des mobilités durables » ; pérennisation et renforcement des incitations économiques (Indemnité Kilométrique Vélo (IKV), aide à l'achat VAE..) sans leur imposer des conditions plus restrictives que celles fixées pour les autres modes.

### Vers des « véhicules propres » pour s'affranchir des énergies fossile et minérale

Documents de référence : publications FNE « [la juste place de la voiture dans la mobilité de demain](#) », livret « [le climat, la mobilité et nous](#) » ; contribution FNE au Groupe de Travail (GT) « [Pour une mobilité plus propre et décarbonée](#) »

- **Favoriser un mix énergétique diversifié** : accélérer le renouvellement du parc existant fortement diesélisé (véhicules légers et lourds) en articulant la diffusion sur le marché des nouveaux véhicules avec la production/distribution massive des énergies nécessaires dont le méthane et bio-méthane (et pas seulement l'énergie électrique) ; rattraper le retard pris dans le déploiement des stations d'avitaillement en gaz (comparativement aux bornes de recharge électriques) pour répondre à la diversité des besoins quotidiens, voyageurs et marchandises ;
- Soutenir la recherche et la reconversion industrielle, favoriser par des politiques publiques structurantes et des investissements stratégiques de type « programme d'investissement pour l'avenir » (PIA), l'émergence d'un écosystème d'entreprises et de services comprenant l'ensemble des métiers de production, entretien et recyclage, afin de créer des emplois locaux, pérennes et qualifiés ;
- **Encourager, par des dispositifs financiers adaptés et équitables, particuliers et entreprises à l'acquisition de véhicules propres** : aides au moins équivalentes à celles accordées aux véhicules électriques pour tous les véhicules à faibles émissions (y compris d'occasion), notamment ceux roulant au GNV ou au bio-GNV ; suppression progressive des avantages fiscaux, y compris pour les entreprises de transport, à l'emploi du carburant gazole et à l'acquisition de véhicules diesel (les véhicules professionnels utilisant le gazole bénéficient encore d'une récupération de la TVA de 80 % sur les dépenses de carburant) ; alignement du calcul de la puissance fiscale des véhicules diesel sur celle des véhicules essence...
- **Financer l'entretien des transports en commun** : investir 1 milliard d'euros pour financer la modernisation et l'extension du réseau ferré

## Propositions pour les décideurs locaux

### Pour une stratégie nationale en faveur des modes actifs

Il revient au gouvernement de définir une stratégie nationale volontariste reposant sur les piliers suivants :

- Infrastructures : poursuivre la généralisation des « zones de circulation apaisée », abaisser les vitesses de circulation maximum sur des infrastructures non équipées d'aménagements cyclables et de cheminements piétons sécurisés hors agglomération ;
- Urbanisme : intégrer un volet dédié à la prise en compte des mobilités actives (schémas d'itinéraires et continuités, rabattement, stationnement) dans tous les outils de planification, du SRADDET aux permis de

- construire et lotir ; exemplarité du rôle de l'Etat à renforcer dans tous les programmes qu'il labélise ou subventionne (rénovation ANRU, écoquartiers, écocités...)
- Financement d'infrastructures (sécurisation d'axes, résorption de coupures, rétablissement de continuités..) et de stationnements cyclables sécurisés;

## Mobilités plus connectées : accélérer l'innovation et la révolution numérique

### Contexte et enjeux :

Deux axes complémentaires nous semblent prioritaires pour ce chapitre : l'amélioration de la qualité de service des transports publics grâce aux opportunités offertes par les nouvelles technologies et la nécessité de prendre en compte les nouveaux modèles de déplacements basés sur des initiatives privées ou citoyennes.

1/ L'Etat doit rétablir la confiance des citoyens vers des modes de transports publics de masse car ils sont indispensables pour réduire la congestion et améliorer la qualité de l'air. L'évolution des outils technologiques et numériques permet de mieux adapter l'offre à la demande, de simplifier les démarches des voyageurs (billettique intégrée, pass unique..), d'obtenir une plus grande fiabilité et régularité ainsi qu'une meilleure qualité de service. Ces chantiers ont des incidences sur la qualification, la formation initiale et continue des personnels et reposent au préalable sur une équité d'accès à internet. Ils sont pour la plupart engagés par les différentes autorités organisatrices : l'Etat doit les accompagner, surtout dans des villes petites et moyennes, pour éviter de renforcer les fractures sociales au sein des territoires et entre les captifs du transport public et les autres citoyens. (cf. propositions du chapitre « mobilités plus solidaires »).

2/Grâce aux évolutions rapides et à la diffusion massive des outils numériques, les citoyens peuvent désormais se déplacer en voiture sans en posséder. A côté des modèles économiques classiques, se propagent désormais des initiatives individuelles fondées sur la mise en réseau des biens et ressources. Emprunter, louer, partager un bien, offrir des services entre particuliers sont devenus en moins de deux décennies des actions presque banales. Ces services constituent une offre de mobilité en plein essor, adaptée ou adaptable à des publics particuliers (populations fragiles, isolées, jeunes ou âgées..), à des situations particulières (besoin ponctuel), à des territoires peu denses mal ou difficilement desservis par des transports publics.

Dans son « [Panorama des mobilités collaboratives et partagées – solutions et leviers pour contribuer à une mobilité plus durable](#) » publié il y a seulement quelques semaines (octobre 2017), FNE souligne le rôle indispensable de l'Etat pour réguler, évaluer, promouvoir ces nouveaux modes de déplacement souvent moins néfastes pour l'environnement que la voiture-solo. Elle y intègre même la notion de « non-mobilité » encouragée par le télétravail, la livraison à domicile, la création d'espaces de travail collaboratifs (co-working ou bureaux partagés) qui fait partie du bouquet de solutions à privilégier. Avant le comment se déplacer, il est important de s'interroger sur le « faut-il se déplacer ? »...

Sans reprendre l'ensemble des points de vigilance et propositions formulées dans son document, FNE souhaite insister dans ce cahier d'acteurs sur les axes prioritaires à travailler pour assurer une équité juridique, territoriale, sociale à tous les citoyens.

### Propositions pour l'Etat

- Accélérer la couverture de réseau internet à haut débit pour tous les territoires ;
- Trouver une imposition juste et simple des revenus issus de la mobilité collaborative sans freiner l'émergence et le foisonnement des initiatives ; les barèmes kilométriques qui servent de référence pour les déductions fiscales actuellement ne sont pas adaptés ;

- Donner un cadre législatif à l'utilisation des données publiques (open data) par des acteurs économiques privés pour éviter des effets de revente ou d'appropriation.

## Propositions pour les décideurs

- Améliorer l'interopérabilité avec l'harmonisation des tarifications des différents moyens de mobilité, et proposer une tarification unique interurbaine et urbaine à l'aide d'un support billettique commun.
- Disposer d'une information en temps réel plus fiable, surtout en cas d'aléa, tant sur les Smartphones, les panneaux qu'auprès du personnel dans les gares ferroviaires et routières ainsi qu'à bord des transports collectifs
- Améliorer l'information multimodale ; suivre, évaluer, valoriser les expériences (ex intégration des offres de covoiturage en zone moins dense sur le site d'information ViaNavigo par Ile-de-France Mobilités (ex-STIF) ...)

## Mobilités plus solidaires : réduire les fractures sociales et territoriales

### Contexte et enjeux :

« La mobilité est un droit fondamental qui conditionne l'accès aux autres droits, en premier lieu à l'emploi »

Assises de la mobilité inclusive 2015.

Les déplacements représentent une part non négligeable du budget des ménages et engendrent une précarité énergétique quasiment aussi importante que celle directement liée au logement : un ménage consacre en moyenne par an 1 250 € pour l'énergie domestique (chauffage et éclairage) et plus de 1 000 euros pour les carburants (chiffres INSEE 2015). L'étalement urbain renforce l'exclusion. Dans les zones de faible densité de population, les transports publics perdent de leur pertinence en raison de l'insuffisance des flux. Ils disparaissent au profit de la voiture individuelle qui s'impose comme la seule solution viable en milieu rural et périurbain. Une frange importante de la population qui ne peut accéder à la motorisation individuelle pour des raisons physiques, économiques, réglementaires, est alors en difficulté majeure de mobilité.

Les ménages précaires se déplacent moins et sont deux fois plus nombreux que la moyenne des Français à circuler à pied : 40% d'entre eux n'ont pas voiture ; les transports publics coûtent chers proportionnellement à leurs ressources, sont chronophages ou inadaptés à leurs horaires de travail. De nombreuses métropoles françaises envisagent de créer des « zones à basse émission » restreignant l'accès aux véhicules polluants. Or les ménages modestes utilisent souvent une voiture ne répondant pas aux critères fixés pour accéder à ces zones et leur budget serré les empêche d'en changer. Au total, ces freins à la mobilité concernent environ 7 millions d'adultes en âge de travailler dont 4,7 millions vivant en deçà du seuil de pauvreté.

Parmi les nombreuses actions à mettre en œuvre pour tenter de rétablir une équité territoriale, voici quelques pistes qui nous semblent aller dans le bon sens.

### Propositions pour l'Etat

- Donner aux Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) des objectifs précis de déploiement de plateformes de mobilité solidaires offrant des services mutualisés (conseils en mobilité, covoiturage, autopartage, transport micro-collectif pour publics précaires, apprentissage de la pratique du vélo...)

- Rendre le versement transport obligatoire, revoir le mode de financement des TER en donnant aux Régions la possibilité d'augmenter leurs ressources via un versement transport (VT) adapté (en analogie avec l'actuel VT pour le transport urbain) ; retour de la TVA à 5,5% pour les transports collectifs de voyageurs pour accroître la capacité financière des AOM... ;
- Reprendre les plans de modernisation et de régénération des lignes ferroviaires avec la préoccupation d'assurer la pérennité des services du quotidien ; pour les lignes dites « petites » ou celles classées UIC de 7 à 9, autoriser des normes d'infrastructures différentes des « grandes lignes » permettant une baisse des coûts de maintenance, de régénération et de modernisation, et donc une baisse de prix pour l'utilisateur sans compromettre le niveau de sécurité ;
- Maintenir, voire développer les tarifications incitatives (sociales, travail, ...), permettre l'accès des TGV et Trains d'Equilibre du Territoire (TET) aux usagers du quotidien porteurs d'une tarification ou d'un abonnement régionaux ; engager une véritable concertation sur le développement et la pérennité des TET.

## Propositions pour les décideurs locaux

- déployer des plateformes de mobilité solidaires offrant des services mutualisés (conseils en mobilité, covoiturage, autopartage, transport micro-collectif pour publics précaires, apprentissage de la pratique du vélo...);
- Repenser la structuration des réseaux de voiries en privilégiant l'accessibilité à pied et à vélo des quartiers d'habitat vers les pôles générateurs (administratifs, économiques, commerciaux, culturels...), les arrêts et stations de transport public, les gares, y compris dans le périurbain et en milieu rural (liaisons bourg-centre et hameaux) ;
- Structurer l'offre intermodale autour d'un réseau ferroviaire ou de lignes structurantes de transport routier de voyageurs (Autocars, Bus, Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), ...) fiables, performantes, avec un bon niveau de service ce qui nécessite des moyens financiers suffisants

## Mobilités plus intermodales : mieux articuler toutes les offres de transport

### Contexte et enjeux :

Il est rare qu'un déplacement soit direct avec un seul mode. L'intermodalité doit être performante et efficace afin de réduire le temps de transport global. Elle ne doit pas être seulement pensée de la voiture vers un mode de transport public ferré ou routier mais en donnant d'abord une place privilégiée à la marche et au vélo. Le réseau national ferré, qui est une richesse pour la France, doit être maintenu autant que possible dans son intégrité pour des déplacements de proximité et ménager l'avenir (décongestion des axes routiers). Ces dernières années, l'entretien de ce réseau a été négligé au profit d'investissements sur des lignes nouvelles longues distances qui ne répondent qu'à une partie des préoccupations de la population et pénalisent les déplacements du quotidien.

### Propositions pour les décideurs

- Dans tous les documents et projets, privilégier marche et vélo avec des itinéraires rapides, directs, sécurisés, attractifs, un maillage structurant de voies express vélo sur un rayon d'au moins 15 km autour des pôles intermodaux ; du stationnement en nombre suffisant et abrité, voir sécurisé, au plus près des lieux de rupture de charge.
- Développement de parcs relais incitant au covoiturage et abritant des vélostations...



- Améliorer l'offre de service du transport public en tenant compte des évolutions et rythmes de société : associer les représentants des usagers aux décisions d'évolution et instituer à l'échelon régional des réunions régulières entre les décideurs et les acteurs institutionnels, économiques et les ONG pour suivre et évaluer les dispositions prises et apporter les corrections nécessaires ;
- Adapter les dessertes au développement de l'urbanisation et des nouvelles implantations de zones d'habitat ou d'activités, prendre en compte les demandes fortes issues des plans de mobilité en entreprise ;
- Rendre les points d'échanges intermodaux attractifs et vivants en prenant en compte les attentes des usagers : accueil, informations, sécurité....

## **Mobilités plus sûres : réduire les accidents et les risques**

### **Contexte et enjeux :**

Parmi les différents axes sous-tendus dans cet atelier, FNE se positionne principalement sur les mesures à renforcer en cas de risque de pollution prolongée et sur la diminution de l'insécurité routière par des mesures de contrainte sur les vitesses pratiquées.

### **Propositions pour l'Etat**

- Abaisser la vitesse de 10Km/h sur le réseau routier pour les vitesses actuellement à 130, 110 et 90 Km /h
- Imposer l'augmentation sur le réseau routier national, des points de stationnement pour les poids lourds afin de permettre aux conducteurs routiers de respecter les réglementations de repos.

### **Propositions pour les acteurs locaux**

- Sécuriser l'usage du vélo et de la marche par l'abaissement des vitesses de circulation autorisées pour les rendre compatibles avec la vie locale en milieux urbains et périurbains ; généraliser le 30 km/h en inversant règle et exception : « à moins d'un arrêté contraire justifié rue par rue par la présence d'aménagements de sécurité suffisants, la vitesse maximale en agglomération sera de 30 km/h » ;
- Faciliter les entrées/sorties d'agglomération avec des réseaux maillés de « voies express vélo » susceptibles de drainer un trafic important grâce au VAE et de participer au désenclavement des territoires ruraux et périurbains. Maillage à compléter par des espaces partagés piétons/cycles suffisamment larges le long des réseaux routiers primaires et secondaires et par l'achèvement du schéma national de voies vertes
- Prendre en compte les impacts du salage sur l'environnement

## **Mobilités plus soutenables : revoir les modèles économiques et la gouvernance**

### **Contexte et enjeux :**

La fiscalité liée au transport des personnes et des marchandises doit être un levier pour orienter concrètement les politiques publiques vers des modes respectueux de l'environnement et de notre santé. Il convient tout d'abord de combattre le concept selon lequel les taxes payées par la route devraient aller vers la route. Relayer cette revendication c'est oublier que l'usage de la route nécessite des missions régaliennes de l'Etat (police...) et que

l'impact sanitaire des externalités de la route (pollution de l'air, bruit, accidents) a des conséquences importantes sur le budget de la sécurité sociale. Le coût sanitaire de la pollution de l'air est de 20 à 30 milliards d'€ par an. Les objectifs portés par la France lors de la COP 21 étaient de réduire la dépendance carbone des transports, d'où la nécessité d'orienter les financements de la route vers le report modal. Deux préalables : renforcer les outils d'observation et de connaissance des données liées aux mobilités et aux infrastructures ; internaliser les coûts externes en y intégrant d'une part les impacts générés sur l'environnement par la création de nouvelles infrastructures (aujourd'hui la modélisation repose seulement sur la variation des trafics) et définissant d'autre part des valeurs de référence pour les domaines non monétarisés tels que la biodiversité, la destruction des sols - notamment les bonnes terres agricoles en périphérie immédiate des agglomérations-, la pollution des sous-sols, l'impact sur les paysages, les effets de coupure...

## Propositions pour l'Etat

### Les ressources :

- Accélérer le calendrier du rapprochement de la fiscalité diesel-essence et continuer l'intégration de la Contribution Climat Energie (CCE) dans la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques (TICPE), en fixant une trajectoire à 2030 et en traquant les niches fiscales, en particulier celles liées au climat **notamment l'exonération de contribution carbone du transport routier de marchandises**
- **Mettre en place une redevance kilométrique poids lourds** sur le réseau routier français dans le cadre de la Directive Eurovignette (comme cela est mis en place dans plusieurs pays européens).
- **Dans l'intermédiaire de sa mise en place, FNE préconise :**
  - de répondre favorablement à des demandes **d'expérimentation de péages régionaux** (Grand Est, PACA, Ile de France...) en attirant toutefois l'attention sur la complexité pour les transporteurs d'appliquer des mesures différentes selon les territoires et aussi sur les risques de comportements induits (stratégies d'évitement des réseaux soumis à redevance reportant une part de la circulation sur des voiries moins adaptés donc augmentant congestion et insécurité).
  - de remettre la **taxe à l'essieu** au minimum à son niveau de 2009 et l'augmenter pour les poids lourds aptes aux 44 tonnes, leur généralisation ayant engendré un surcoût estimé à 450 millions d'€ sur l'entretien annuel du réseau routier (source CGEDD).
  - mettre en œuvre les dispositions de la **Directive Eurovignette** permettant d'intégrer des externalités dans les péages d'infrastructures poids lourds (pour la France, le réseau concédé).
- **Augmenter l'effort contributif des concessionnaires d'autoroutes** au financement de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) via une augmentation en 2018 de la redevance domaniale à hauteur de celle actée en 2014 (100Md€) et de la taxe d'aménagement du territoire applicable exclusivement sur la tarification poids lourds par une augmentation du coefficient multiplicateur d'environ 12% entre les véhicules légers et poids lourds (actuellement de l'ordre de 3), ce qui est justifié par l'impact sur les chaussées des poids lourds, impact accru par l'introduction du 44 tonnes.

### Les dépenses :

- Fléchage de crédits d'investissement en faveur des modes actifs (résorption de coupures, créations de pistes en site propre le long des axes principaux...);
- Priorité aux investissements sur les réseaux d'infrastructures existantes : entretien - exploitation - modernisation des voies navigables, ferroviaires, routières et autoroutières.



### **Nos demandes prioritaires**

- financer les infrastructures cyclables grâce à un fonds dédié ou des appels à projet spécifiques (montant évalué à 200 millions d'euros)
- pérenniser et renforcer les aides à l'acquisition et l'usage du vélo (Indemnité Kilométrique Vélo, aide à l'achat d'un Vélo à Assistance Electrique...)
- encourager, par des dispositifs financiers adaptés et équitables, particuliers et entreprises à l'acquisition de véhicules propres : aides au moins équivalentes à celles accordées aux véhicules électriques pour tous les véhicules à faibles émissions (y compris d'occasion), notamment ceux roulant au GNV ou au bio-GNV ;
- suppression progressive des avantages fiscaux, y compris pour les entreprises de transport, à l'emploi du carburant gazole et à l'acquisition de véhicules diesel ;
- revenir à la TVA à 5,5% pour les transports collectifs de voyageurs pour accroître la capacité financière des Autorités Organisatrices de la Mobilité... ;
- maintenir, voire développer les tarifications incitatives (sociales, travail, ...), permettre l'accès des TGV et TET (trains d'équilibre du territoire) aux usagers du quotidien porteurs d'une tarification ou d'un abonnement régionaux ;
- supprimer l'exonération de contribution carbone du transport routier de marchandises
- Mettre en place une redevance kilométrique poids lourds sur le réseau routier français dans le cadre de la Directive Eurovignette (comme cela est mis en place dans plusieurs pays européens). Dans l'intermédiaire de sa mise en place, FNE préconise de répondre favorablement à des demandes d'expérimentation de péages régionaux.

FNE attire l'attention sur la nécessité d'une mise en œuvre la plus rapide possible des conclusions des Assises nationales de la Mobilité car la France a un retard considérable sur les autres pays européens.